

SARRON BLESSE!

MOTO

JOURNAL

12F
N°746



FZ 600: Belle gueule et moins de 35000fr

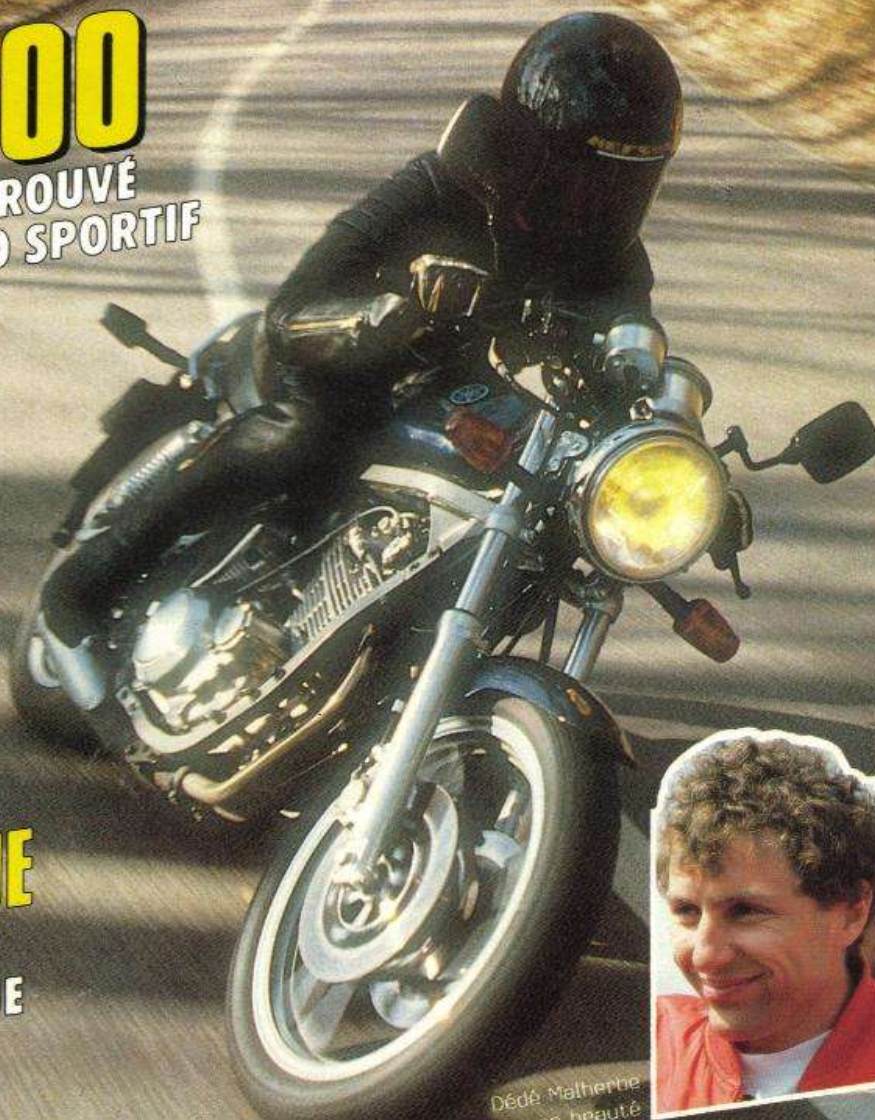
YAMAHA SRX 600

LE PLAISIR RETROUVÉ
DU GROS MONO SPORTIF

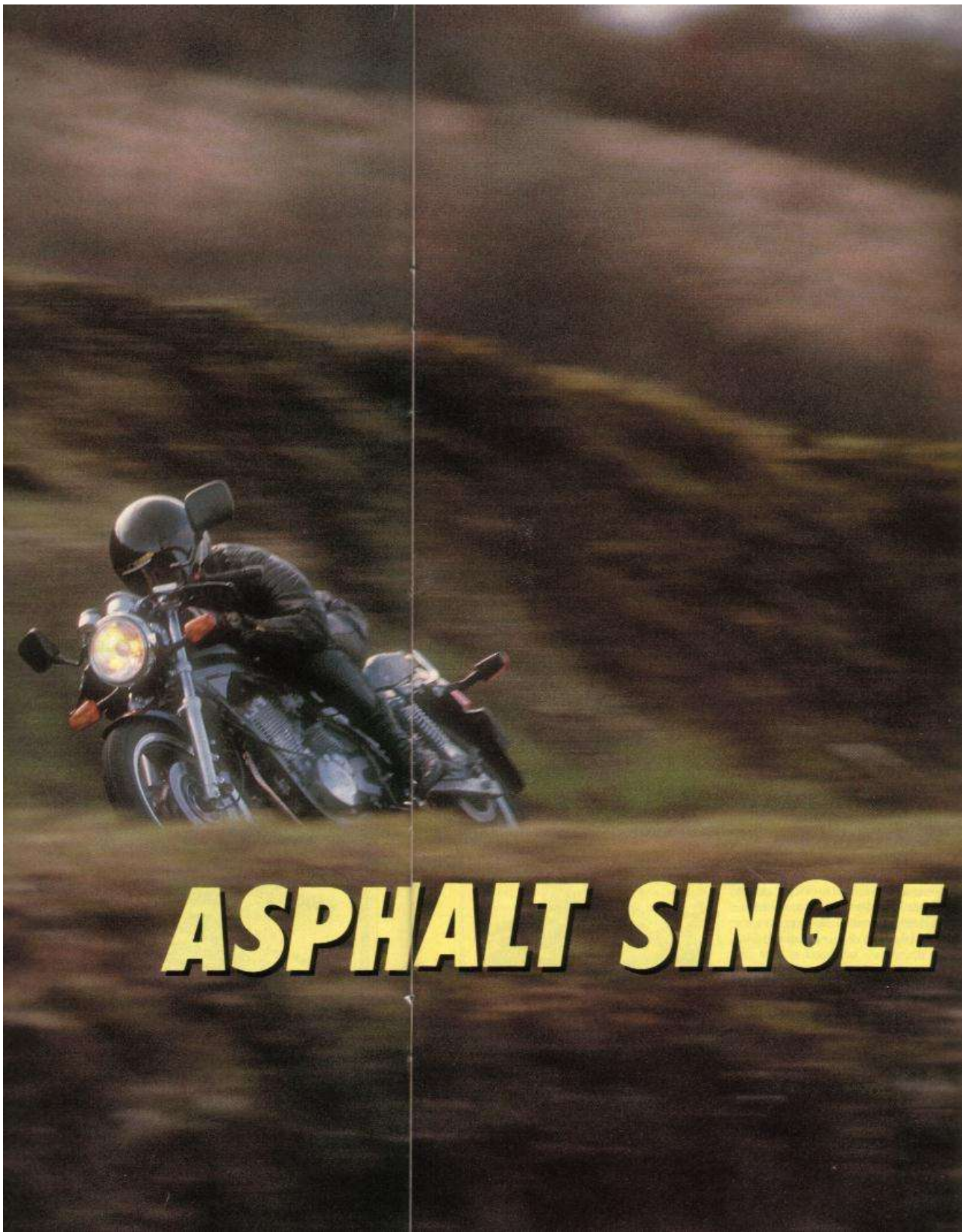
FZ 600
BEAUCOUP
D'ATOUTS

G.P. 500
MALHERBE
DEVANCE
THORPE

MÉCANIQUE
DÉCOUVRIR
L'ÉLECTRONIQUE



Dédé Malherbe
débute en beauté



ASPHALT SINGLE

ESSAI

YAMAHA 600 SRX

Renouant avec la tradition du gros mono sportif, Yamaha déterre avec la SRX une notion de plaisir tombée en désuétude : celle d'un pilotage dont la richesse des sensations n'est pas uniquement fonction du nombre de kilomètres/heure. Qu'importent les chevaux, pourvu qu'on ait l'ivresse !

Harald Ludwig, texte et photos.

Il y a un an, Moto-Journal vous offrait l'exclusive prise de contact de la SRX, sous la forme d'un bref galop d'essai. Le modèle dont nous disposions alors était en fait la version japonaise que de nombreuses différences séparent de la machine destinée à l'Europe. Cependant, ces différences n'altèrent aucunement le caractère de notre SRX et cet après-midi de roulage avait tout de même permis d'en dégager l'esprit. Encore faut-il affiner l'analyse, ce qui est l'objet de cet essai.

Pochette surprise

Cette moto n'est pas petite, elle est toute petite. Par un doux euphémisme, on peut même dire qu'elle ne s'inscrit pas vraiment dans les tendances qui semblent guider actuellement les constructeurs japonais. Ils cherchent assurément à alléger leurs produits et sans révolution, on assiste à des progrès fantastiques, tant sur le plan partie-cycles que performances moteur ; mais les Japonais ne semblent pas préoccupés de réduire la taille de leurs motos, bien au contraire. Pour vous en convaincre, comparez donc une 500 XT avec une Ténéra...

La raison en est sans doute que le consommateur moyen de motocyclettes veut en avoir pour son argent et surtout, que cela se remarque. C'est un peu la frime du gros machin.

Axiome élémentaire : ce qui est petit et discret se remarque moins que ce qui est gros et tape à l'œil. Donc et par conséquent : lorsqu'on veut vendre au plus grand nombre, on cherche à satisfaire le plus grand nombre.

Alors, me direz-vous, Yamaha a encore visé là une clientèle marginale ? Oui et non vous répondrai-je, et tout ceci mérite des explications, car la SRX est une sorte de paradoxe sur deux roues. On connaît en

Cette photo ne fut pas prise à l'île de Man, mais avouez que sous cet angle, la SRX exhale un indéniable parfum de Tourist Trophy.

25 554 F. 6,3 l/100 km

« Le charme discret de la bourre choisie » avec une Vélocette Thruxton qui appartient à Raynald Duplessis il s'occupe du budget pub Suzuki et l'agence Taxi jaune roule en taxi gris.

Par rapport à celle de notre prise de contact, la version européenne diffère en nombreux points : exit le radiateur d'huile, l'assistance pneumatique de la fourche et les amortisseurs à gaz, mais nous gagnons des repose-pieds passager suspendus, une selle mieux rembourrée et un arceau de maintien.



Yamaha le constructeur des paris osés, les RDLC et 500 XT étant là pour en fournir l'évidence, mais les TR1 et 550 XZ également, comme quoi on ne gagne pas à tous les coups... Pourtant, la plupart de ces paris furent des bancos commerciaux dont la concurrence s'empresse de profiter du sillage. Déduction logique, la SRX lance un autre de ces paris dont Yamaha est une fois de plus l'artisan.

Un cocktail exotique

Tout comme vous, je m'y suis laissé prendre, car chez Yamaha Europe à Amsterdam, officine en compagnie de François-Marie Dumas que vous avez bien connu à M.J., un certain Bob Trigg. Ils travaillent dans un service chargé de définir le type de motos à construire pour le marché européen. Bob Trigg, qui donc est-ce ? Eh bien c'est le père de la Norton Commando, et le créateur du fameux système « Isolastic »,

vous me suivez ? De là à penser qu'il est pour quelque chose dans la SRX, il n'y avait qu'un pas à franchir, mais j'ai cherché confirmation. Bien m'en a pris, car que nenni ! L'Europe n'est pour rien dans la SRX, m'a-t-on répondu, elle fut d'abord et avant tout conçue pour le marché intérieur, c'est-à-dire le Japon.

Ça vous en bouche un coin ? Moi pas, car le fin du fin au Japon, c'est de rouler en Norton, BSA, Vélocette, Aermacchi, Ducati, etc. Seulement voilà, pour s'offrir un truc pareil, ça n'est pas, mais vraiment pas

Le tableau de bord est plus d'inspiration italienne qu'anglaise, avec son gros compteur blanc façon Véglia. L'inspiration s'arrête là car c'est du cent pour cent japonais dans le bon sens du terme.



évident. Alors, grâce à une foule d'accessoires « exprès pour », on transforme des 500 SR et des 650 XS en vieilles gloires européennes.

Conscient de ce créneau qui va grandissant, Yamaha a d'abord construit la 250 SRX, puis maintenant la 600 pour satisfaire la part de clientèle qui ne peut acquiescer des motos européennes ou qui plus simplement désire une machine dans le même esprit, mais roulable tous les jours.

Ça peut paraître bizarre, mais il n'est pas certain que les Japonais apprécient plus les gros monstres que les machines sportives et légères, car la performance issue de la légèreté est dans leur passé technique.

La terreur du Pacifique

Excusez-moi mais j'adore raconter des histoires et ce qui précède m'en fournit l'occasion. Avec la guerre sino-japonaise, mais surtout avec l'attaque de Pearl Harbour en 1941, les occidentaux médusés découvrirent que l'aéronavale japonaise possédait un chasseur stupéfiant, qui éclipse en performances tous les avions occidentaux de l'époque : le fameux Mitsubishi type 0, plus connu sous le nom de Zéro. Là où c'est intéressant, c'est que sa caractéristique essentielle n'était pas la puissance de son moteur ni sa taille, mais son extraordinaire légèreté et sa maniabilité. Son concepteur, Jiro Horikoshi s'en est expliqué après la guerre en disant qu'il avait simplement satisfait les demandes des pilotes japonais qui réclamaient exactement ce type d'avion, de petite taille, léger et efficace aux ailerons. Maniabilité et vitesse ascensionnelle étant les mots clés.

Les occidentaux mirent du temps à trouver la parade. Elle vint sous la forme de chasseurs totalement différents, car les Américains ne copiaient pas le Zéro, mais comme à leur habitude prirent les moteurs les plus puissants et construisirent de gros avions autour. Moyennant quoi les Hellcat, Corsair et autres n'attaquaient pas les Zéros en combat tournoyant mais en force, profitant de leur puissance et de leur vitesse pour engager et rompre le combat à leur guise. N'est-ce pas le monde à l'envers par rapport aux idées reçues ?

Ben c'est comme ça pourtant, et les Japonais fabriquent de grosses bécanes pour nous et de petites pour eux. Historiquement c'est prouvé et d'ailleurs, il suffit de penser à leur petite taille pour comprendre pourquoi les petites et moyennes cylindrées représentent, et de loin, la part la plus importante de leur marché intérieur. A ce propos, il

est bon de rappeler que les motos de plus de 750 cm³ sont interdites à la vente au Japon, sauf pour les modèles d'importation.

Le plaisir des yeux ou le droit à la différence

Comment donc la SRX est-elle parvenue jusqu'à nous ? C'est tout simple, car il ne faudrait pas non plus nous prendre pour des neuneus... Nous l'avons découverte dans la presse spécialisée japonaise et nous fûmes (c'est du belge) conquis par sa beauté, l'esprit qui s'en dégageait et de toute évidence nous ne fûmes (c'est du kif) pas les seuls.

La beauté de la SRX porte un nom, c'est la classe : ce charme discret du bon goût, de l'harmonie des formes et des couleurs. Elle suit la noblesse de l'objet mécanique jusque dans le plus infime de ses accessoires, et l'œil averti aime à s'attarder sur le dessin de chaque détail. Pour de la grande série je n'hésite pas à le dire, chapeau !

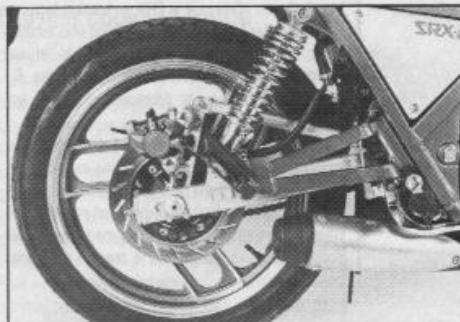
Si vous aimez l'acier, les alliages d'aluminium et le chrome harmonieusement mêlés, qui évoquent les BSA Gold Star de la grande époque, c'est la grise qu'il vous faut. Si vous avez toujours flashé sur le « Midnight blue » de certaines vélocettes Clubman, prenez donc la bleue, de toutes façons, et quelle que soit sa couleur, elle aura toujours cette envoûtante sobriété des machines de sport anglaises.

Aux oublieuses le noir mat et les couleurs de paquets de clopes ! Honnêtement, ça fait un paillon que nous étions nombreux à attendre une moto différente de ce que la mode nous propose aujourd'hui et plus proche de ce qu'elle nous offrait hier.

C'est chose faite et c'est tant mieux car le bon goût et la sobriété, ça ne vieillit pas, ça n'a pas d'âge.

Le plaisir des sens ou la recherche du bon temps perdu

A la question « esprit es-tu là ? », nous avons déjà en partie répondu, mais sur ce sujet, l'engin nous réserve encore bien des surprises. Avez-vous jamais posé vos fesses sur une BSA Gold Star, une Vélocette Thruxton ou une Ducati 900 SS ? La position de conduite de la SRX est identique. Guidon étroit façon bracelets et repose-pieds reculés, on s'y croirait, sauf qu'elle est encore plus petite et rappelle plutôt les 350 Ducati équipées course des années 70. Buste



La suspension arrière est on ne peut plus classique avec deux amortisseurs réglables à cinq positions de précontrainte du ressort. Admirez la platine d'ancrage de l'étrier de frein, d'une fonderie superbe. Les repose-pieds passager sont suspendus et montés sur une platine démontable.

penché sur le compteur (lequel cligne de l'œil vers les compte-tours Végia « racing »), chaque commande tombe exactement là où on l'attend, les cuisses enserrant le réservoir dans les évidements prévus à cet effet. Il n'y a pas trente-six façons de s'installer, il n'y en a qu'une, la bonne. Levons donc un peu nos fesses pour appliquer sur le kick un vigoureux coup de tatane. Si le moteur est froid, il suffit d'actionner le starter à main gauche, situé entre la poignée de caoutchouc et le commodo, ce qui est d'ailleurs très pratique, et sans toucher aux gaz, touf-touf-touf, très discrètement le moteur se fait entendre. A chaud, pas de starter bien sûr, mais un coup de gaz à la descente du kick est la bonne recette.

L'habitué du lève-soupape manuel que je suis regrette son remplacement par une version automatique commandée au kick. Ce n'est pas par rétro-pédalage, mais tout simplement parce qu'avec l'automa-kick, on ne sait plus très bien ce qui se passe là, dedans et il faut bien faire confiance au système. Or je déteste faire confiance aveuglément. Affaire de goût et l'essentiel, me direz-vous, c'est que ça marche.

Les premiers tours de roue sont soit une révélation, soit une surprise, selon que vous avez l'expérience des machines sportives européennes les mieux nées, ou bien que vous avez fait vos armes sur les motos japonaises actuelles.

FACE A LA CONCURRENCE

| MODELES | ESSAI M.J. | CYLINDREE (cm ³) | PUISSANCE (ch-t/mn) | COUPLE (mkg-t/mn) | POIDS A SEC | VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE | 400 m D.A. | CONSUM. MOYENNE | PRIX CLES EN MAIN |
|--------------------|------------|------------------------------|---------------------|-------------------|-------------|---------------------------|------------|-----------------|-------------------|
| YAMAHA SRX 600 | 698-729 | 608 | 42/6.500 | 5,1/5.500 | 161 kg | 154/167 | 14''4 | 6,31 | 25 554 F |
| YAMAHA RD 350 LC-N | 691 | 350 | 59/9.000 | 4,8/8.500 | — | — | — | — | 22 987 F |
| HONDA CB 450 S | 739 | 447 | 44/9.000 | 4/9.000 | 169 kg | — | — | — | 22 247 F |
| SUZUKI DR 600 | 705 | 589 | 44/6.800 | 5,04/5.000 | 142 kg | 145/157 | 14''5 | 5,921 | 22 595 F |

167 km/h. 14"4 au 400 m DA

La révélation, c'est que la SRX se conduit la route avant entre les pouces dans une position bras tendus qui n'est pas sans rappeler des souvenirs, et au premier virage, on retrouve les vieilles habitudes. Si vous ne me croyez pas débrouillez-vous pour en essayer une.

La surprise, c'est une impression de légèreté et de maniabilité que semble contredire une certaine raideur de direction, on ne l'imaginait pas comme ça.

La révélation procure un plaisir immédiat et la surprise demande un temps d'adaptation ; mais quelle que soit votre cas, préparez-vous à prendre un grand pied.

FICHE D'ESSAI

MOTEUR

Bruit : Les impressions de conduite gagneraient si l'échappement était un poil plus sonore.

Vibrations : On en ressent plus que sur la Ténéris mais elles ne sont pas gênantes.

Souplesse : Excellente malgré l'irrégularité cyclique du gros mono... voir les courbes.

Couple : Idem pour le couple qui se manifeste très tôt et reste présent en permanence.

Puissance : Dans l'absolu, elle n'a rien d'extraordinaire mais est bien suffisante.

TRANSMISSION

Boîte : Douce et précise, le sélecteur tombe parfaitement sous le pied.

Embrayage : La commande est douce et sa progressivité parfaite.

Démultiplication : La SRX semble tirer long mais c'est bien, car elle roule vite à un régime plus bas.

QUALITES ROUTIERES

Maniabilité : Excellente.

Agilité : Impeccable aussi, grâce à la faible taille de la SRX et à son assise au ras du sol.

Garde au sol : Très bonne et on ne fait guère frotter qu'en pompage sur des bosses en courbe.

Stabilité : Surprenante pour une moto aussi petite.

Tenue de route : Je vous donne l'avis du rail : « Cette moto, c'est moi tout craché ! »

FREINAGE

Puissance : 5 pistons pour n'en stopper qu'un seul, trouvez-moi mieux !

Endurance : En usage routier c'est parfait, maintenant on n'a pas tourné des heures sur circuit.

Agrément : La commande est un peu ferme et en conduite hard, un poil fatigante.

CONFORT

Position de conduite : Parfaite pour le sport, un peu moins pour le grand tourisme.

Protection : C'est une moto sans carénage...

Selle : Bien dessinée mais un peu ferme sur longs trajets pour le passager.

Suspensions : Un peu fermes.

Duo : Pas vraiment la vocation de l'engin mais ne s'en tire pas trop mal.

BUDGET

Prix d'achat : La beauté ça n'a pas de prix et là, c'est moins cher qu'une Ténéris, alors...

Consommation : Dans la bonne moyenne.

Entretien : Le 600 Yam bouffe peu d'huile mais est un moteur relativement simple.

Des p'tites routes, des p'tites routes, encore des p'tites routes.

Elle avait déjà sa gueule d'amour pour séduire, mais le coupe de foudre s'enracine avec la découverte de sa partie-cycle. Très différente d'un trail ou d'une sportive actuelle, la SRX ne se conduit pas au guidon, ou plus exactement, on tire plus sur le guidon qu'on ne le tourne et c'est avec l'ensemble du corps que la moto est placée en entrée de courbe. Cette impression est bien sûr renforcée par les bracelets, étroits et montés juste sur les tubes de fourche.

A l'attaque, les fesses et les pieds ne chôment pas non plus, ils contribuent à bien asseoir la moto sur la trajectoire et aident aux éventuelles corrections lorsque la courbe se referme. Pas la peine de déhancher, moto et pilote ne font qu'un bloc propre, qui donne un style de conduite à la Sarron ou plus encore, à la Surtees. Ainsi conduite, la SRX est d'une maniabilité

redoutable dès que les courbes s'enchaînent à n'en plus finir. La monte judicieuse en origine des nouveaux Metzeler « sport » ajoute une adhérence de super-glue jusque sur le mouillé. Installé au ras du sol, ça tient par terre à prendre des angles d'enfer, avec la sensation de ne jamais pouvoir décrocher. Je ne suis pas allé jusqu'à vérifier, car user de la gomme fait partie du plaisir, mais user de la fesse nettement moins.

Si critique il y a, rien n'étant parfait, elle se situe au niveau des amortisseurs arrière qui occasionnent parfois des pertes d'adhérence et engendrent des frémissements de la direction sur les successions de bosses lorsque la route est assez mauvaise, mais sans aucune gravité, la ligne de tir se rétablissant immédiatement.

En fait, l'amortissement en détente gagnerait à être meilleur, mais rassurez-vous, ça ne concerne que les mordus du pied par terre, et ceux-là trouveront bien chez Fournalès ou Tartempon de quoi satisfaire leurs exigences.



Le cadre enferme la mécanique au plus près et les deux berceaux avant sont démontables à droite comme à gauche pour faciliter la dépose du moteur. On peut regretter que sur le modèle bleu, les caches latéraux ne soient pas de la même couleur, mais au brosse. Le volume du pot d'échappement explique sans doute l'absence de béquille centrale.

étonnante et rappelle le comportement d'un vélo de course en descente de col. Là où ça devient grand, c'est que quel que soit le rayon de la courbe, le regard dessine la trajectoire et la roue avant passe dessus avec la précision du scalpel. A soixante comme à cent-soixante, c'est un rail, un tire-ligne pour portions sinueuses.

Et, le voilà le grand pied de la moto légère, c'est qu'une telle partie-cycle avec un gros quatre pattes pèserait au bas mot cinquante kilos de plus et en ferait sans doute une masse d'arme à manier, tandis que là, on a tout, stabilité en grande courbe, précision et maniabilité. Sa petite taille et sa légèreté en font un outil d'artiste, une sorte de stylet dont le coup porte, vif, précis et sans rature, avec un penchant certain pour les routes pleines de viroles.

Son apparente raideur, qui peut surprendre les non-initiés, une fois assimilée, se mue en efficacité

On se calme

Ceux qui se foutent des trajectoires tirées au cordeau et des angles à faire frotter les compteurs, ceux-là trouveront dans la SRX une machine sécurisante qui, s'ils le souhaitent, leur permettra même d'apprendre à piloter proprement. Les autres, ceux que branche le chapitre précédent, retrouveront un freinage typiquement Yamaha, c'est-à-dire excellent, mais dont la commande est un peu ferme. Que voulez-vous, les motos sont conçues pour tout le monde et avec ses deux disques double piston à l'avant, une attaque mordante peut-être une source de gamelle pour un néophyte. Tel qu'il est là le freinage est parfait et les pistards sportifs attendront que des accessoiristes proposent des plaquettes course. Ils pourront d'ailleurs régler la garde à la poignée selon leur convenance, c'est prévu pour.

Les vieux comme moi retrouveront l'émotion très Norton de la partie-cycle, avec quelques kilos en moins et un meilleur amortissement. Pour eux, nous avons fait un petit tour en compagnie d'une Vélocette Thrupton, histoire d'avoir une référence en matière de monocylindre sportif britannique. En fait, on découvre alors que si l'esprit est encore présent, ces deux machines ne sont pas vraiment comparables, la Thrupton étant presque une moto de course; n'oublions pas qu'elle est l'évolution ultime de la Clubman, déjà destinée plus particulièrement aux courses de club anglais de l'époque, comme son nom l'indique, on a affaire à un engin très exclusif.

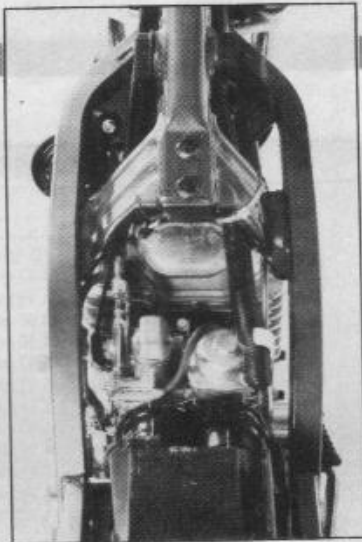
Ça veut dire qu'elle possède une première très longue, une démultiplication finale encore plus longue, et un ensemble mécanique qui exclut un usage urbain. Enfin il ne faut pas oublier que son architecture de base, moteur et cadre, remonte à la MSS d'avant-guerre et que, même si elle représente une prouesse en matière de neuf fait avec du vieux, on a affaire avec elle à un authentique vintage.

La SRX, elle, n'est pas une réplique, c'est une moto moderne et pour être franc, si filiation il y a, elle se situe plus du côté de la Gold Star que de la Thrupton. Enfin, machine relativement ferme et bien que le duo ne soit pas sa vocation, la SRX se tire plutôt bien de la conduite avec un passager, vu sa petite taille et son esprit sportif. Celui-là trouvera sans doute la selle un peu ferme sur longs parcours et il faut bien dire que la SRX n'est pas une GT... On ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs ! Cependant, conservant presque intégralement ses qualités routières en duo, je trouve qu'elle n'en casse pas tant que ça des œufs !.

Refrain moteur ou prélude à l'après-midi d'un mégaphone

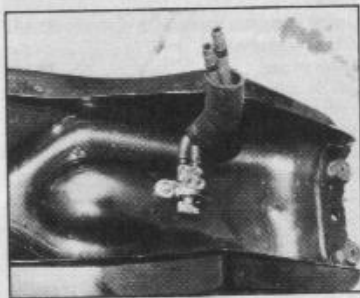
On n'a pas encore parlé du moteur, mais il le faut, car s'il ressemble à celui de la Ténére, et pour cause, ce n'est pas un moteur de Ténére. Techniquement il est pratiquement identique et reprend la plupart de ses pièces; cependant, l'alésage gagne un millimètre et la cylindrée passe ainsi de 595 à 608 cm³. Là encore, cette cylindrée qui nous paraît curieuse trouve sa raison d'être au Japon, pour des raisons de règlements sportifs, car là-bas, on court avec la SRX. Autre différence, l'arbre à cames donne des diagrammes de distribution autres que celui de la Ténére et côté transmissions, le premier rapport est rallongé ainsi que la démultiplication finale. Tout cela nous apporte un comportement moteur différent que les courbes de puissance de l'essai vous aideront à visualiser.

Disons en gros que, comparée à une Ténére, la SRX a perdu un peu de vivacité et gagné de l'allonge. A la conduite c'est surtout sensible sur le rapport supérieur où l'on atteint rapidement cent-quarante/cent-cinquante au compteur, puis on a l'impression que le moteur a du mal à gagner des bornes supplémentaires, mais il n'en est rien. Il change tout simplement de mœurs et on a la surprise de voir lentement l'aiguille du compteur continuer de monter encore jusqu'à cent soixante-cinq/cent soixante-dix environ sur le plat,



Ça ne se remarque pas mais le cadre est dissymétrique, plus large à gauche. Sur le carburateur, la commande du boisseau secondaire se fait désormais par membrane et non plus par piston comme sur la Ténére; d'autre part, le réglage du ralenti est plus accessible.

sans pour autant avoir besoin de s'aplatir comme une crêpe sur le réservoir. Le faible maître couple de l'engin l'autorise à atteindre ces allures qu'une Ténére, avec tous ses freins aérodynamiques ne peut envisager. Conséquence logique de ce petit gabarit, la SRX n'offre pratiquement aucune prise au vent. Maintenant, il y a quelque chose qui gêne beaucoup les impressions que délivre le moteur, c'est son bruit. Ses accélérations sont franches, il pousse bien et pourtant, on ressent comme une frustration. C'est à cause de la mélodie pour trompette bouchée que susurre l'échappement. Normalement je ne devrais pas le dire; on ne dit jamais dans un journal qu'une moto est trop silencieuse. Là, j'ose, parce que c'est vraiment vrai et que si le bruit qu'elle fait pour les autres est très bien, celui qu'elle délivre au pilote ne va pas. Il suffirait peut-être d'un petit choula de décibels en plus à l'aspiration? Consolons-nous en pensant qu'il y a là matière à boulot pour les accessoiristes et même encore que c'est tout de même peut-être, ils pourraient aussi faire une belle selle monoplace à dossier comme avant.



Astuce intelligente et typiquement japonaise, le réservoir comporte un second robinet pour faciliter son démontage sans asperger le moteur d'essence.

Dernier codicille connu

Des gros monos de route japonais, il y en eut déjà, mais pas de sportifs, la 500 SR chez Yam et la FT 500 Ascot chez Honda. La SR a fait et continue de faire en Allemagne et au Japon une carrière honorable, celle de l'Ascot le fut un peu moins, bien que sur le papier elle ait eu de quoi séduire en plus de sa gueule sympa. Après Yamaha, Honda a aussi rectifié le tir puisqu'il propose, au Japon également, un autre gros monocylindre sportif: la 600 XBR, qui n'est d'ailleurs pas prévue à l'importation chez nous.

Pour les japonais, la clientèle européenne doit parfois paraître bizarre et leur occasionner des parties de casse-tête chi... non, japonais. Avec la SRX ils ont agi prudemment en assurant d'abord chez eux. Personnellement, j'espère que cette moto fera une très honnête carrière commerciale, d'abord parce qu'elle la mérite et ensuite parce que son succès peut nous assurer des variations sur un même thème, un vertical-twin par exemple...

Maintenant il y a tout de même quelque chose que les Japs n'ont pas bité: SRX, qu'est-ce que ça veut dire? Rien. Il lui manque un vrai nom à cette moto! Je vous disais tout à l'heure qu'elle se rapprochait plus d'une BSA que d'une Vélocette. Pourquoi diable ne pas avoir joué le jeu jusqu'au bout? L'exécuteur testamentaire de cette marque britannique eût pu suivre son exemple en perpétuant la tradition et en remplaçant ce code secret par un beau nom comme Lightning, Spitfire, Thunderbolt ou pourquoi pas, Silver Star ou Road Rocket.

H.L.

REVUE DE DETAILS

Antivol: Ils sont deux, l'un au contacteur et l'autre est un Neiman sur la colonne de direction.

Avertisseur: C'est pas une corne de brume mais on l'entend.

Bagages: La place est chichement comptée. Va pour une sacoche de réservoir et un sac à dos MJ.

Béquilles: Il n'y a qu'une latérale, l'emplacement de la centrale étant occupée par le silencieux.

Commodos: Tout tombe sous le sens, ou plutôt sous les pouces, y compris le starter.

Eclairage: Adapté aux performances de la moto. Le phare est nickel. Pardon chromé.

Essence: Avec une autonomie moyenne de 180 km, gaffe à la panne sur les départementales hors des heures ouvrables.

Fusibles: Fusible disjoncteur sous la selle.

Huile: Dans un réservoir de 1,8 l bien accessible avec un bouchon jauge.

Outils: La classique trousse japonaise de base.

Poignée de gaz: Très douce et d'un tirage correct.

Ralenti: Il ne cale jamais et la moto montant vite en température il tient sans starter après quelques minutes.

Rétroviseurs: Ils offrent un bon champ de rétrovision mais le coude de leurs branches est un peu gênant.

Starter: Très pratique à main gauche.

Tableau de bord: Superbe avec tout le nécessaire. La nuit les chiffres du compteur s'allument en rouge!

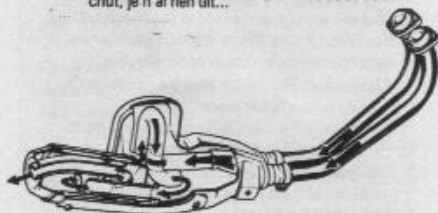
174 kg. 41,4 ch

PERFORMANCES

| | | |
|-----------------------|---------------------|-----------------|
| CONDITIONS | | |
| Météo : | 4°C, vent travers | |
| Piste : | route plane sèche | |
| Pilote : | Harald, 1,75, 63 kg | |
| Moto : | 2 900 km | |
| VITESSE MAXI | | |
| Assis : | Compteurs 160 | km/h 154 |
| Couché : | 175 | 167 |
| ACCELERATIONS | | |
| Départ | 200 m | 8"4 |
| Arrêté | 400 m | 14"4 |
| REPRISES en 5' | | |
| de 60 à 90 km/h | | 5"7 |
| de 90 à 130 km/h | | 10"3 |
| ETALONNAGE | | |
| Compteur | Vitesse réelle | régime lu en 5' |
| 60 km/h | 58,3 | 2 300 |
| 90 km/h | 87,4 | 3 000 |
| 110 km/h | 108,8 | 3 300 |
| 130 km/h | 126,3 | 5 000 |

Avec une vitesse de pointe de presque 170 km/h la SRX est le gros mono quatre temps japonais de série le plus rapide. Pour atteindre cette allure elle demande à être bien lancée, car le moteur met du temps à atteindre son régime maxi en cinquième et passés 5 500/6 000 tours minute.

Par contre le gros intérêt par rapport à un 600 Trail réside dans une vitesse de croisière plus élevée pour un même régime moteur, la SRX tenant le 150 compteur aux alentours de 5 500 tours. Pour une puissance identique, la SRX tire plus long que la Ténére mais emmène son braquet grâce à sa surface frontale réduite. On notera aussi la différence de 13 km/h entre le maxi assis et le maxi couché (réalisés en cuir), malgré une position assise déjà très effacée. Il faut remarquer que pilote couché, la SRX offre un maître-couple des plus réduits. On peut rêver en pensant aux quelques kilomètres/heure supplémentaires qu'on doit encore pouvoir gagner avec un échappement plus libéré, mais chut, je n'ai rien dit...

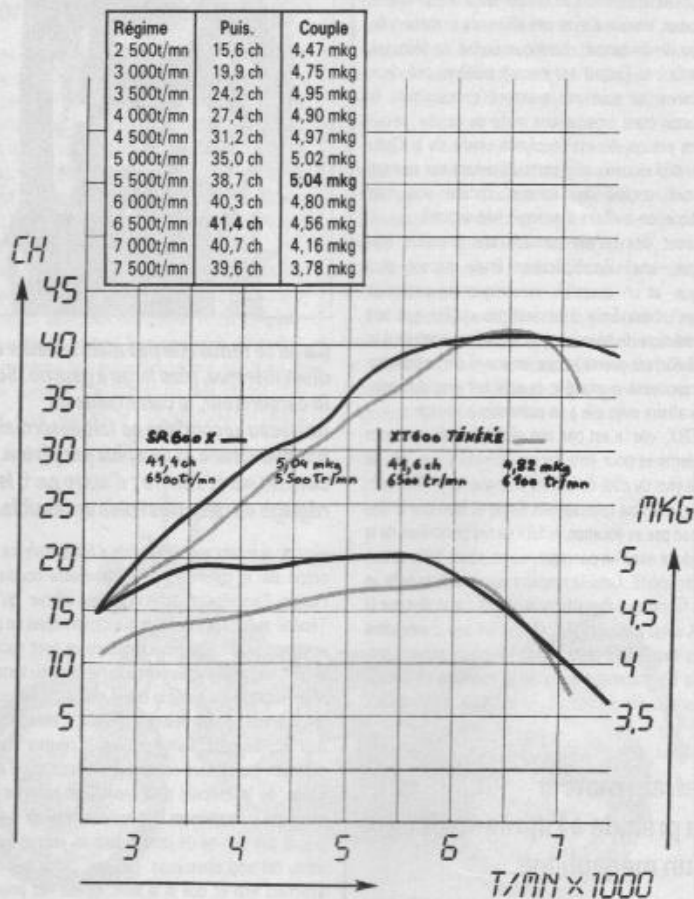


L'échappement semble court et trapu mais il cache bien son embonpoint et si son volume échappe à l'œil, les gaz par contre ne lui échappent pas si facilement.

CONSUMMATION

| UTILISATION | CONSOM. | AUTON. |
|--------------|--------------|--------|
| VILLE | 6,2 l/100 km | 170 km |
| ROUTE (90) | 5,8 l/100 km | 205 km |
| AUTOR. (130) | 6,3 l/100 km | 160 km |
| SPORT | 7,1 l/100 km | 140 km |
| MOYENNE | 6,3 l/100 km | 160 km |

AU BANC MOTO JOURNAL



PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES

| | |
|---------------------------------|------------|
| Filtre à huile | 46,08 F |
| Jeu de plaquettes frein AV (1) | 93,29 F |
| Chaîne secondaire | n.c. |
| Câble de gaz | 75,70 F |
| Jeu de disques d'embrayage | 201,52 F |
| Piston avec axe et segments (1) | 453,06 F |
| Vilebrequin | 2 678,90 F |
| Boîtier d'allumage électronique | 1 623,45 F |
| Fourche complète avec les 2 tés | 3 800,20 F |
| Amortisseur arrière (1) | 618,10 F |
| Guidon | 369,00 F |
| Maître-cylindre de frein avant | 378,02 F |
| Lévier d'embrayage seul | 50,66 F |
| Compteur | 733,15 F |
| Compte-tours | 454,21 F |
| Cignotant avant complet (1) | 154,47 F |
| Roue avant nue | 2 318,58 F |
| Réservoir d'essence | 1 759,60 F |
| Selle | 918,11 F |
| Silencieux d'échappement (1) | 3 217,11 F |

La superposition des courbes de puissance et de couple de la Ténére 86 et de notre SRX montre à l'évidence que si leurs moteurs sont grosso-modo des gros monos identiques, quelque chose à l'intérieur ne l'est visiblement pas. En fait ce n'est pas l'accroissement d'alésage qui en est responsable, mais plutôt leurs arbre à cames et leurs échappements différents. En fait, tant en couple qu'en puissance, sur une plage d'utilisation comprise entre 3 000 et 6 000 tours, le moteur de la SRX est plus performant, avec notamment un couple quasi-constant de 5 mkg sur toute cette plage de régime. Malgré un steak de cheval de moins en puissance absolue, la tenue en puissance de la SRX est bien meilleure « en haut » également et c'est sans doute cette forme plus plate de la courbe entre 5 500 et 7 000 tours qui explique cette allonge ressentie à la conduite.

PUISSANCE

| | |
|-------------------------|------------|
| Annoncée usine (DIN) | 41,8 ch |
| Vérifiée à l'embrayage | 41,4 ch |
| Vérifiée à la roue AR | 32 ch |
| Spécifique | 68,1 ch/l |
| Poids avec pleins | 174 kg |
| Rapp. Poids/puiss. réel | 5,43 kg/ch |

YAMAHA 600 SRX



Le terrain favori de notre SRX, c'est les enfilades de courbes au revêtement lisse et bien nivelé avec un arrière-goût de circuit.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : monocylindre 4 temps refroidi par air
 Embrièvement : assemblé avec tête de bielle sur roulement, un balancier d'équilibrage
 Distribution : un ACT entraîné par chaîne à tension automatique, 4 soupapes
 Cylindrée : 608 cm³
 Alésage x course : 96 x 84 mm
 Rapport volumétrique : 8,5 à 1
 Puissance maxi : 41,8 ch (30,8 kw) à 6 500 tr/mn
 Régime maxi : 7 000 tr/mn
 Couple maxi : 5,1 kgm à 5500 tr/mn
 Alimentation : 2 carburateurs à cuve commune 2 x 27 mm de diamètre. Primaire à boisseau et secondaire à dépression
 Lubrification : Par carter sec
 Mise en route : Par kick uniquement

TRANSMISSION

Transmission primaire : par engrenages à taille droite, rapport 2,387 (74/31)
 Embrayage : multidisque en bain d'huile
 Boîte de vitesses : à 5 rapports

| Rapport | Pourcentage | Vitesse théorique à 6500 t/mn |
|----------|-------------|-------------------------------|
| 1. 2,307 | 34 % | 56 km/h |
| 2. 1,588 | 50 % | 81,4 km/h |
| 3. 1,200 | 67 % | 107,8 km/h |
| 4. 0,954 | 84 % | 135,6 km/h |
| 5. 0,807 | 100 % | 160,3 km/h |

Transmission secondaire : Par chaîne à joints toriques rapport 2,446 (115 x 37)

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Générateur : alternateur
 Batterie : 12 V 5 Ah
 Allumage : électronique à décharge capacitive
 Projecteur : 12 V 55/64 W HA

PARTIE CYCLE

Carrosserie : selle biplace repose-pieds passager suspendus
 Cadre : double berceau démontable en tubes de section carrée
 Direction : cuvettes et billes
 Chasse : 108 mm, angle 64°
 Suspension avant : fourche téléhydraulique débattement de 140 mm
 Suspension arrière : par bras oscillant et combinés à ressort amortis hydrauliquement débattement 100 mm
 Frein avant : double disque de 267 mm de diamètre étriers double piston
 Frein arrière : simple disque de 245 mm de diamètre étrier simple piston
 Roues : jantes en alliage coulé AV : 215 x 18 AR : 275 x 18
 Pneus : Metzeler tubeless AV : 100/80-18 635 ; AR : 120/80-18 625

CAPACITES

Essence : 15 litres dont 3 litres de réserve
 Huile moteur : 2,4 litres, 1,8 litres dans le réservoir d'huile

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 750 mm
 Empattement : 1385 mm
 Garde au sol : 145 mm
 Poids à sec (usine) : 161 kg
 Poids avec pleins (vérifié) : 174 kg
 Répartition de ce poids : AV : 48 % ; AR : 52 %.

EN BREF

VILLE

Avec sa position de conduite très sport et ses guidons à bracelets, on pourrait croire que la SRX ne se plait pas en ville. Erreur, car son rayon de braquage est excellent et son moteur bourré de chevaux en bas.

ROUTE

C'est sur route que s'exprime pleinement la SRX et bien sûr lorsque la route en question tourne. La tenue de route est irréprochable mais les mauvais revêtements lui conviennent moins bien.

AUTOROUTE

Elle peut en faire, mais là n'est pas son territoire de chasse. Cela dit, elle y tient tout de même un bon 140/150 de croisière au compteur.

SPORT

Alors là, d'accord, le sport elle adore, elle est faite pour. D'un comportement proche d'une italienne de moyenne cylindrée, elle offre un plaisir très « européen » en ce domaine.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Yamaha
 Modèle : 600 SRX
 Prix clés en main : 25 554 F
 Disponibilité : immédiate.
 Coloris : gris métallisé ou bleu nuit
 Garantie : 1 an pièces et M.O kilométrage illimité
 Importateur : SONAUTO YAMAHA B.P. 479, 95005 Cergy Pontoise Cedex, tél : (1) 30.36.91.23
 Essai précédent : MJ 698 et MJ 729

CONCLUSION

Hors mode, la SRX frappe par son tempérament sportif, sa petite taille et ses bonnes performances pour un 600 mono. Le revers de la médaille, c'est justement ce côté un peu exclusif qui malgré tout, ne l'empêche pas d'être la moto de tous les jours. Son caractère très affirmé suscite des opinions tranchées, on aime, ou on n'aime pas. A essayer absolument pour comprendre.

QUALITES

- chic et finesse
- caractère de partie-cycle
- vitesse en courbe
- agilité et côté sportif
- les pneus Metzeler

DEFAUTS

- suspensions fermes
- bruit trop discret
- réactions de direction
- pas de lève-soupape manuel